



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

#### Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

#### СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO<sub>2</sub>

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

#### ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 3

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационная отрасль признает растущую необходимость решения глобальной проблемы изменения климата и готова играть свою роль. Отрасль уверена в том, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные меры обеспечат долгосрочное решение в интересах устойчивого роста авиации благодаря согласованному инвестированию и взаимодействию отрасли и правительств. Однако отрасль понимает, что для заполнения любого остающегося разрыва в уровнях выбросов в промежуточный период могут потребоваться рыночные меры (РМ). В настоящем документе отрасль призывает государства – члены ИКАО договориться о разработке и последующем принятии до 2016 года единых глобальных РМ в авиации на основе принципов, изложенных в добавлении.

**Действия:** Ассамблее предлагается поддержать предложения, приведенные в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

<sup>1</sup> Тексты на арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация является катализатором экономического роста, жизненно важным проводником в мировой торговле и крупным всемирным работодателем. На авиацию приходится почти 57 миллионов рабочих мест и 2,2 триллиона долларов мирового ВВП. Авиация играет ключевую роль в продвижении устойчивого развития и должна оставаться безопасной и доступной экономически и физически, чтобы обеспечивать на справедливой основе мобильность всех слоев общества.

1.2 Эти блага сопровождаются воздействием на окружающую среду. В 2012 году авиация произвела 689 млн тонн CO<sub>2</sub>, что составляет около 2 % от всемирного объема эмиссии. Авиационный сектор признает необходимость решения глобальной проблемы изменения климата и готов играть свою роль. В 2009 году авиационный сектор принял набор амбициозных обязательств на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы, в том числе нейтральный углеродный рост после 2020 года, который будет зависеть от успехов, достигнутых отраслью и правительствами в критически важных авиационных инфраструктурах и технологиях.

1.3 В 2010 году на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО были приняты следующие цели для авиации:

- глобальное среднегодовое повышение топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательное глобальное ежегодное повышение топливной эффективности на 2 % с 2021 по 2050 год, и
- всеобщая среднесрочная мировая желательная цель – удерживать глобальную углеродную нетто-эмиссию международной авиации на том же уровне, начиная с 2020 года (CNG2020).

1.4 Для достижения этих целей потребуются твердые обязательства всех заинтересованных сторон, в том числе правительств и неправительственных организаций, совместно реализующих стратегию, содержащую четыре основных элемента: усовершенствованные технологии, более эффективная эксплуатация воздушных судов, совершенствование инфраструктуры и должным образом разработанные рыночные меры (PM), призванные заполнить любой остающийся разрыв в уровнях эмиссии. ИКАО должна и далее играть ведущую роль в этой работе.

1.5 Отрасль вносит свой вклад в достижение этих целей путем разработки технологий повышения топливной эффективности, например, созданием более легких материалов и более эффективных двигателей, повышением эксплуатационной эффективности, поддержкой внедрения модернизированной инфраструктуры и коммерциализацией устойчивых альтернативных видов топлива. Кроме того, отрасль также поддерживает работу над авиационным стандартом по CO<sub>2</sub>, проводимую Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Отрасль уверена в том, что технологические, эксплуатационные и инфраструктурные меры обеспечат долгосрочные решения в интересах устойчивого роста авиации. Однако отрасль понимает, что для заполнения любого остающегося разрыва в уровнях

выбросов в промежуточный период могут потребоваться какие-то рыночные меры. Таким образом, РМ в авиации следует рассматривать только как часть более широкого пакета мер по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, они не должны быть ориентированы на подавление спроса на воздушные перевозки или повышение общих доходов.

2.2 Любые РМ в отношении авиации должны иметь глобальный характер, сохранять добросовестную конкуренцию и учитывать различные типы и уровни деятельности эксплуатантов. Основой безопасного, упорядоченного и эффективного функционирования современной системы воздушного транспорта является высокая степень единообразия правил, стандартов и процедур. Применение односторонних мер подрывает эту основу. Особое внимание следует уделять избежанию дублирования существующих мер или наслоения мер в одном государстве или группе государств.

2.3 Многие эксплуатанты ежедневно осуществляют полеты в десятках различных юрисдикций, причем некоторые крупные перевозчики каждый день обслуживают более ста различных стран и им требуется единый пункт отчетности. Кроме того, малые эксплуатанты могут столкнуться с обременительными административными трудностями, если им придется соблюдать множество различных схем. В целях повышения прозрачности и снижения административных расходов, связанные с РМ требования к мониторингу, отчетности и верификации (MRV) должны быть максимально простыми и масштабируемыми, чтобы учитывались как крупные, так и малые эксплуатанты и обеспечивалась целостность данных.

2.4 По мнению отрасли, из трех рассматриваемых в ИКАО нормативных механизмов для возможных глобальных РМ (компенсация выбросов, компенсация выбросов с доходным компонентом и глобальный вариант системы ETS) простая схема компенсаций выбросов будет самой быстрой во внедрении, самой простой в управлении и самой рентабельной.

2.5 В июне 2013 года члены ИАТА и МСА по всему миру приняли резолюции, а КАНСО и МСДА выступили с заявлениями, призывающими государства и другие заинтересованные организации работать совместно под эгидой ИКАО для достижения соглашения о мерах по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> в рамках всеобъемлющего пакета мер.

2.6 По мере того как в ИКАО продолжается работа над комплексным предложением о единых, глобальных РМ, любые другие меры в отношении международной авиации, которые отдельное государство предлагает или продолжает применять к эксплуатантам из другого государства, должны соответствовать оговоренным принципам ИКАО, в том числе требованиям соблюдения суверенного воздушного пространства и получения согласия от государства регистрации эксплуатантов. Эти принципы должны ориентироваться на руководящие принципы, изложенные в Приложении к резолюции А37-19 предыдущей Ассамблеи ИКАО в отношении изменения климата.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Ассамблее предлагается:

- а) признать важность четырехкомпонентной стратегии по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> и призвать государства-члены ИКАО поддерживать постоянные инвестиции в технологии планеров и двигателей и внедрять

соответствующую политику и стимулирующие меры в отношении устойчивых альтернативных видов топлива, усовершенствований в управлении воздушным движением и инфраструктуре аэропорта и более эффективной эксплуатации;

- b) рекомендовать дальнейшую разработку государственных планов действий, содержащих больше информации о смягчающих мерах и их пользе, и расширение программы для подключения к ней большего количества государств для подтверждения действий правительств по сокращению эмиссии,
- c) признать взаимодополняющий и переходный характер рыночных мер в контексте четырехкомпонентной стратегии.

### 3.2

Ассамблее также предлагается:

- a) вновь заявить о поддержке совместной среднесрочной цели – нейтрального углеродного роста – начиная с 2020 года;
- b) создать для Совета четкий процесс разработки и принятия на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году единых глобальных РМ на основе тех принципов, которые изложены в добавлении;
- c) поручить Совету разработать стандарт ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии и оговорить принцип, согласно которого каждый эксплуатант должен сообщать о своей эмиссии только одному государству;
- d) поручить Совету создать механизм для определения приемлемых видов проверенных углеродных кредитов в рамках глобального компенсационного механизма;
- e) согласиться с тем, что авиационная эмиссия CO<sub>2</sub> должна учитываться только один раз и что следует избегать дублирования существующих РМ;
- f) согласиться с тем, что глобальные РМ должны учитывать разные типы и уровни деятельности эксплуатантов;
- g) договориться о сфере применения глобальных РМ, соблюдая при этом исключительную юрисдикцию каждого государства в своем суверенном воздушном пространстве, а также
- h) вновь подтвердить, что по мере разработки в ИКАО единых глобальных РМ, любые РМ в международной авиации, предлагаемые или по-прежнему применяемые какое-либо государством, должны будут соответствовать руководящими принципам по рыночным мерам, утвержденным в резолюции А37-19, в том числе элементам соблюдения суверенного воздушного пространства и согласия государства регистрации эксплуатантов.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРИНЦИПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РАМКАХ ЕДИНЫХ ГЛОБАЛЬНЫХ РМ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ДОСТИЖЕНИЕ CNG2020

1. Рыночные меры (РМ) в авиации должны рассматриваться только как часть более широкого пакета мер по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, которая не может быть достигнута одними экономически эффективными внутриотраслевыми мерами борьбы с эмиссией.
2. РМ не должны разрабатываться или использоваться для повышения общих доходов или подавления спроса на воздушные перевозки.
3. Учитывая всемирную конкуренцию в авиационной отрасли, любые согласованные правительствами РМ должны быть экономически эффективными и сохранять добросовестную конкуренцию.
4. Любая РМ в авиации должна соответствовать ключевым критериям максимальной экологической целостности, минимальных искажений в конкуренции и минимальной административной сложности.
5. Давая свое согласие на РМ применительно к авиации, только правительства могут решать, следует ли учитывать, и если да, то каким образом, особые обстоятельства и соответствующие возможности государств (SCRC). Однако, если они решат принять их во внимание, это должно быть сделано так, чтобы свести к минимуму искажения рынка при помощи равноправных условий для всех эксплуатантов на отдельно взятом маршруте.
6. Любая РМ, направленная на достижение CNG2020, должна быть простой в реализации и администрировании, а также экономически эффективной. По мнению отрасли, будет проще придерживаться этого принципа, если применять единую обязательную схему компенсаций углеродной эмиссии, а не другие предлагаемые схемы.
7. Нижеизложенные принципы определения ответственности отдельных эксплуатантов в рамках CNG2020 могут помочь заручиться коллективным обязательством отрасли в отношении CNG2020, чтобы рост отрасли после 2020 года компенсировался среди перевозчиков на справедливой и равноправной основе:
  - совместные исходные уровни эмиссии в контексте CNG2020 должны определяться в виде общей среднегодовой эмиссии за период 2018–2020 гг.;
  - исходные уровни эмиссии отдельных эксплуатантов должны определяться и фиксироваться в виде общей среднегодовой эмиссии каждого эксплуатанта за период 2018–2020 гг.;
  - следует включить положение о новых участниках схемы, предусматривающее корректировку в первые два года эксплуатации;

- ответственность отдельных перевозчиков должна определяться справедливо на основе равноправного баланса между "долей в эмиссии" (отражающей долю отдельного перевозчика в общем объеме авиационной эмиссии) и "ростом" после 2020 года (отражающим рост отдельного перевозчика свыше исходного уровня выбросов);
- при определении ответственности отдельных перевозчиков следует делать соответствующие поправки на быстрый и интенсивный рост, чтобы облегчить бремя быстрорастущих перевозчиков;
- для поощрения мер по сокращению эмиссии углерода, принятых до 2020 года, следует включить положение о наиболее инициативных участниках схемы, используя 15-летний срок установления эталонных показателей (2005–2020 гг.) в сочетании с положением о пятилетнем истечении срока для таких участников (2020–2025 гг.);
- следует произвести дополнительную корректировку для отражения любых сокращений нетто-эмиссии ниже исходных уровней отдельного перевозчика, чтобы вся отрасль могла ими воспользоваться;
- необходимо обеспечить целостность данных при помощи согласованного с отраслью стандарта ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации и независимой проверке данных о выбросах углерода;
- предоставляемые данные об эмиссии должны быть простыми, а эксплуатанты должны иметь гибкость в выборе методик отчетности;
- следует сделать обязательным цикл периодического анализа хода работ по CNG2020, чтобы оценивать надлежащее функционирование механизма и, по мере необходимости, менять отдельные его элементы и параметры.